Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena egzemplarza 75 gr.

NR. 8 WARSZAWA, DN. 15 KWIETNIA 1929 R. ROK III.

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,
Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

Redakcja i Administracja: ul. Smolna 38, tel. 254-20. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.
Konto Czekowe P. K. O. 17.175.

WARSZAWA
Lwów — Kraków — Poznań — Toruń — Łódź — Wilno — Bydgoszcz — Lublin

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena egzemplarza 75 gr.

NR. 8 WARSZAWA, DN. 15 KWIETNIA 1929 R. ROK III.

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,
Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

Redakcja i Administracja: ul. Smolna 38, tel. 254-20. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.
Konto Czekowe P. K. O. 17.175.

WARSZAWA
Lwów — Kraków — Poznań — Toruń — Łódź — Wilno — Bydgoszcz — Lublin

Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu.

Powszechna wystawa krajowa w r. 1929 tylko wtenczas spełni swe zadanie, gdy ją zobaczy całą Polska. Jeżeli cel ten ma być osiągnięty, wieść o wystawie dotrzeć musi do każdego domu. Wobec tego chcemy uświadomić jaknajszersze warstwy społeczeństwa o znaczeniu Powszechnej Wystawy Krajowej oraz o konieczności jej zwiedzenia.

Przez wystawę rozumiemy pokaz przedmiotów wartościowych, budzących zainteresowanie ogólne, lub pewnej grupy widzów. Przyzwyczailiśmy się dzisiaj do oglądania wystaw sklepowych, zwłaszcza przedświątecznych, dekorowanych nieraz artystycznie, chodzimy na „Wystawy" obrazów, a od czasu do czasu czytamy w dziennikach o wystawach pewnych działów rolnictwa lub przemysłu w naszych większych miastach.

Ilustrowane pisma nasze przyniosły w ostatnich latach do nas wieści o wielkich światowych wystawach w Anglji w Paryżu, w Filadelfi, a roku 1928 w Bernie czeskim. Wystawy takie mają charakter albo krajowy, albo też międzynarodowy, zależnie, czy bierze w ich urządzeniu udział dany naród własnemi siłami i środkami, które zwiozły swe wartości i zdobycze na terenie inicjatorów wystawy.

Rzecz prosta, że takie olbrzymie przedsięwzięcia, jak zwiezienie miljonów cennych przedmiotów z całego świata do jednego miasta, wymaga olbrzymich terenów, wielkich i specjalnych budowli na ten cel, miljonowych wkładów i wielkiej przedsiębiorczości. Dopóki narody mało się znały wzajewnie i dopóki nie było łatwej komunikacji — o wystawach światowych nikt nie mógł myśleć. Rzeczy godne widzenia i cenne pokazywano sobie na zjazdach, uroczystościach królewskich, jak np. nasz Kazimierz Wielki zachwycał swych gości weselnych bogactwem i przepychem. Dopiero w połowie XVII wieku wystąpili artyści paryscy z pierwszą wystawą swych prac i znaleźli naśladowców w Anglji.

Nową erę wystaw zapoczątkował Londyn, urządzając w r. 1851 pierwszą powszechną wystawę, w której wzięło udział 17.000 wystawców, a zwiedziło ją w ciągu 5 miesięcy 6 miljonów widzów. Wystawę londyńską uważać należy za jedno z bardzo ważnych wydarzeń historji, jako pierwsze zetknięcie się sfer gospodarczych całej kuli ziemskiej i jako pokaz wytwórczości i surowości całego świała. Za przykładem Londynu poszedł najpierw New Jork i znów Paryż w 1900 r. i pobijając wszystkie rekordy, bo zwiedziło ją 48 miljonów gości z całego świata. Te imponujące cyfry dają nam wyobraźnie o wielkiem znaczeniu wystaw w nowoczesnem życiu narodów, ubiegających się w szlachetnem współzawodnictwie o palmę zwycięstwa w bezkrwawym wyścigu pracy i treningów ducha.

Naród nasz pozbawiony przez cały XIX wiek politycznej samodzielności, nie miał możności ekonomicznego rozwoju, odpowiadającego jego potrzebom i zdolnościom.

Po wojnie światowej potrzeba urządzenia wystaw okazała się silniejszą w Polsce, niż w innych krajach, ze względu na konieczność bliższego poznania się dawnych dzielnic w dziedzinie gospodarczej. Potrzebie tej czyniły w części zadość odbywające się rok rocznie targi w Poznaniu i Lwowie.

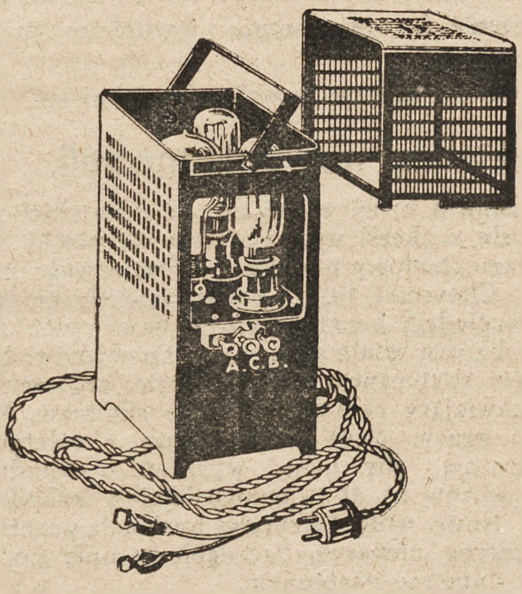
Ku upamiętnieniu dziesiątej rocznicy odzyskania swej niepodległości państwowej, urządza Polska od 16 maja do 30 września 1929 r. pierwszą w swych dziejach Powszechną Wystawę krajową w Poznaniu, dla zadokumentowania swego życia, pracy i rozwoju w tym okresie Albowiem wbrew przewidywaniu niechętnych nam sąsiadów, posądzających nas o brak umiejętności gospodarowania się, a ku własnej i naszych politycznych przyjaciół radości, pogłębiliśmy i rozszerzyliśmy we wszystkich dziedzinach życia kulturalnego i gospodarczego roku wolności. Wystawa ta przedstawić ma całokształt twórczości narodowej w dziedzinie kultury, sztuki i nauki, przemysłu, handlu i rolnictwa, oraz opieki społecznej, wychowania fizycznego, higjeny i sportów, że szczególnem uwzględnieniem dorobku dziesięciolecia niepodległości. Reprezentowana będzie także emigracja polska, jako nierozerwalna część narodu.

W Wystawie bierze udział Rząd Rzeczypospolitej, a otwarcia dokona p. prezydent Ignacy Mościcki.

Powszechną Wystawę Krajową w Poznaniu daje naród polski świadectwo swej pracy i dojrzałości gospodarczej wobec siebie i świata; przedewszystkiem jednak wskaże młodemu pokoleniu drogi i cele dalszego rozwoju Ojczyzny; po wyzwoleniu politycznem Polski dokonanem krwią i ofiarą starszego pokolenia przyjść winno Jej wyzwolenie i niepodległość ekonomiczna zdobywane własnemi dłońmi następnych generacyj.

A więc wszyscy jak jeden mąż spieszmy na Powszechną Wystawę Krajową do Poznania otwarcie której nastąpi w dniu 16 maja r. b.

K. W.



DO WAS CZŁONKOWIE...

Rok minął, kiedy wystąpiłem z inicjatywą kupna własnego lokalu. W tym celu Zarząd postanowił rozpocząć zbiórkę na lokal, a zebrane pieniądze wpłacać do P. K. O. Jak ważną jest sprawa zdobycia własnego lokalu, dodawać nie będę, gdyż nie wątpię, że członkowie nasi doskonale rozumieją. Zdawałoby się, iż porządaną sumę zbierzemy w ciągu bardzo krótkiego czasu. Inaczej jest w rzeczywistości.

Rok minął, jak wspomniałem wyżej i co się okazuje: na 1000 członków Związku wpłynęło do kasy Oszczędnościowej na rzecz lokalu 850 zł. Dali Bóg, wstyd, Panowie! 85 groszy na głowę, czyż suma powyższa nie mówi o słabości naszej jako organizacji, czyż nie musimy sami się wstydzić za tak wielki i szlachetny czyn, który rozpoczęliśmy i dokończyć nie jesteśmy w stanie. Czyż zbiórka składek nie potrwa lat kilkanaście? Wiemy i rozumiemy doskonale, że przy dzisiejszych ciężkich warunkach każdy grosz stanowi wielką wartość, to też hasłem naszem jest — *Oszczędzajmy* — ale w wypadkach gdy zachodzi potrzeba dania ofiary — *Nie żałujmy.* — Wszak to sprawa społeczna — wszystko to co tworzymy, tworzymy dla nas. Brak własnego i wygodnego lokalu wpływa ujemnie w pracy. Lokal zajmowany przez nas obecnie nie odpowiada nam zupełnie, gdyż jest za drogi (ok. 3000 zł rocznie) i za mały, a pozatem zmuszeni jesteśmy zmienić lokal z powodu zerwania umowy ze strony właściciela lokalu. Nabycie własnego, wygodniejszego lokalu zależy jedynie od Was samych. Chcecie by Związek dał maximum swej pracy, apelujcie do swych własnych sumień, zrozumcie i poprzyjcie zamierzenia Związku. Na walnem Zgromadzeniu odbędzie się specjalna zbiórka na lokal. Niechaj nikt się nie uchyla od dania składki, niech każdy spełni swój obowiązek.

Karol Weykum.

O 8-io godzinny dzień pracy.

Dnia 8 kwietnia r. b. odbyła się konferencja w Głównym Inspektorjacie Pracy w Warszawie w obecności przedstawicieli: Ministerjum Pracy i Opieki Społecznej, Głównego Inspektora Pracy, Przedstawiciela Komisarjatu Rządu (Oddział Ruchu Ulicznego) p. Olechnowicza, przedstawiciela Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych oraz przedstawiciela Związku Zawodowego Automobilistów, w sprawie uregulowania godzin pracy szoferów na taksówkach na terenie m. st. Warszawy.

Przedstawiciele Związku Automobilistów poruszali następujące sprawy: nieprzestrzeganie ustawowego dnia pracy, dwutygodniowe wymówienie, niestosowanie urlopów, nieubezpieczanie szoferów od choroby i wielu innych. Przedstawiciel nasz Prezes Szezepkowski nie zgodził się z wywodami przedstawiciela szoferów i oświadczył, że stosowanie ustawy o długości pracy nastręcza bardzo wiele trudności.

Postanowiono następną konferencję odbyć za miesiąc, by dać możność obu Związkom porozumienia i opracowania warunków pracy i płacy.

Do sprawy tej powrócimy niebawem.

Pokaz nowych modeli.

Dnia 5 b. m. w Dolinie Szwajcarskiej odbyło się z okazji wprowadzenia na polski rynek samochodowy nowego 6 cylindrowego modelu „Chevrolet 1929" pokaz nowych modeli. Pod względem konstrukcyjnym nowy wóz zawiera bardzo wiele ciekawych szczegółów. Sądzę, że zbytecznem jest podnosić argumenty, przemawiające za 6 cylindrowym silnikiem. Równość pracy, cichy chód, łatwa akceleracja wystarczają, aby uznać wyższość 6 cylindrowych wozów na 4^{0} a tembardziej 2 cylindrowemi. Nowe wozy Chevrolet posiadają pozatem cały szereg ulepszeń. Szczegółowy opis podamy w numerze następnym.

Nowy model Chevrolet robi bardzo dodatnie wrażenie.

K. W.

DOBRZY i UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy możność słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatniem zebraniu właścicieli taksówek warszawskich.

Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy, porozumieliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. H. Pryliński, który zagwarantował, że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych, zasługujących na pełne zaufanie—wychowanków obecnych lub dawniejszych jego kursów samochodowych.

Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy, niech uda się do Zw. Wł. Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.

DROGI ROZWOJU PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO W POLSCE.

Rola systemu komunikacyjnego w życiu organizmu gospodarczego jest analogiczna do układu krwionośnego ciała ludzkiego. Żywotność organizmu gospodarczego i jego energja w zupełności zależą od rozwoju sieci komunikacyjnej. Umożliwia ona i ułatwia wymianę dóbr, zbliża konsumenta do wytwórcy. Jednem słowem, jest decydującym czynnikiem w przyśpieszeniu tętna życia gospodarczego.

Niedomagania gospodarcze Polski w dużej mierze należy przypisać niedostatecznie rozwiniętej sieci komunikacyjnej. Wymiana dóbr odbywa się z wielką trudnością i jest niekompletna, ze względu na niemożność dotarcia do bardziej odległych punktów kraju. Sytuacja taka decydująco wpływa na zmniejszenie się rynku wewnętrznego, którego pojemność mogłaby być znacznie rozszerzona. Rozległe obszary kraju, mogące być doskonałym rynkiem zbytu, lub źródłem zakupów, faktycznie są odcięte od świata.

Szybka i tania komunikacja nietylko zbliża wytwórcę do konsumenta, lecz przyczynia się do podniesienia stopy życiowej szerokich mas ludności, co w rezultacie wywołuje wzmożoną konsumcję. Jednocześnie nawiązanie nici komunikacyjnych z miejscowościami o typie wegetacyjnym jest bodźcem w kierunku wciągnięcia ich do czynnej gospodarczej i kulturalnej pracy kraju, co w rezultacie przyczynia się do wzrostu ogólnego dobrobytu.

Podstawą polskiego systemu komunikacyjnego była, jak dotychczas, sieć linij kolejowych. Sieć ta jednak jest niewystarczająca w stosunku do potrzeb tak wielkiego kraju, jakim jest Polska. Ponadto, układ linij kolejowych jest bardzo niekorzystny.

Główne magistrale i sieci z niemi złączone posiadają kierunek odśrodkowy, ponieważ linje kolejowe poszczególnych zaborów były częścią obcych systemów komunikacyjnych. Np. koleje w zachodnich województwach mają kierunek berliński, w południowych — wiedeński i t. d., co stwarza poważne trudności pod względem unifikacyjnym

Niezależnie więc od ewolucji połączeń kolejowych, która siłą rzeczy musi być powolna, powstaje paląca konieczność znalezienia wydajnej, szybkiej i taniej komunikacji, w celu wykorzystania istniejących możliwości.

I tu właśnie występuje doniosła rola automobilizmu. Trakcja motorowa idealnie rozwiązuje zagadnienie taniego i szybkiego transportu. Dzięki masowej produkcji, nowoczesny samochód ciężarowy jest dostępny dla każdego.

Łatwy w operowaniu i niezwykle ekonomiczny w użyciu staje się nierozłączną częścią nawet najmniejszej placówki gospodarczej, będąc źródłem jej powodzenia. Drogi i powolny transport konny zostaje zastąpiony przez ciężarówkę samochodową, która, dzięki większej wydajności, jest znacznie od niego tańsza, co umożliwia obniżenie kosztów transportu, a więc i cen.

Zwiększony dobrobyt kraju i powrót do normalnych stosunków wyraża się przedewszystkiem w usiłowaniach ulepszenia obecnego systemu komunikacyjnego, co może być osiągnięte tylko przy pomocy trakcji motorowej.

Rozwój automobilizmu w Polsce.

Transport samochodowy jest czynnikiem postępu gospodarczego, kultury i dobrobytu. Korzyści, jakie on przynosi, są tak jasne, że dyskusja na ten temat wydaje się wprost zbyteczna. Szybki rozwój automobilizmu w Polsce ilustruje poniższe zestawienie:

	Pasażerskie	Ciężarowe	Razem
	(cyfry	przybliżone)	
1924	10.000	2.900	13.000
1925	11.900	3.800	15.700
1926	12.500	4.100	16.600
1927	15.800	4.800	20.600
1928	17.900	7.900	25.800
przypuszczalny wzrost w 1929	23.000	14.000	37.000

Tablica ta wykazuje niezwykle szybki wzrost liczby samochodów w ostatnich latach.

Nawet przeciętny laik w sprawach automobilizmu nie mógłby nie zauważyć tysięcy autobusów, łączących wszystkie najbardziej odległe punkty kraju. Pomimo złych dróg, autobusy, budowane początkowo na słabych podwoziach, są wyrazem żywiołowego wprost pędu w kierunku ulepszenia komunikacji, która w obecnem swem stadjum jest niedostateczna dla rozwijającego się życia gospodarczego kraju.

Jak wiele mamy jeszcze do zrobienia w kierunku zaspokojenia bodaj minimalnych potrzeb, dowodzi fakt, że zajmujemy jedno z ostatnich miejsc między kulturalnemi krajami gdyż według statystyki z początku ubiegłego roku przypadał u nas 1 samochód na 1,174 mieszkańców, podczas gdy przeciętna dla całego świata wynosi jeden samochód na 64 mieszkańców.

Otwiera się więc niezwykle wdzięczne pole przed nowopowstającym przemysłem samochodowym w Polsce i mimowoli nasuwa się pytanie, dlaczego, pomimo tak świetnych konjunktur, nie rozwija się on wcale. (d. c. n.)

ULEPSZENIA STOSOWANE W SAMOCHODACH CIĘŻAROWYCH.

Ulepszenia konstrukcyjne stosowane w samochodach osobowych, o których wspominaliśmy niejednokrotnie na łamach naszego pisma są już dostatecznie znane szerszemu ogółowi, obecnie zaś tym krótkim artykułem chcemy zapoznać naszych Czytelników z zasadniczemi ulepszeniami w konstrukcji samochodów ciężarowych stosowanemi w ciągu ostatnich dwóch lat.

Obecnie rozpowszechniony jest zagranicą tak zwany kombinowany typ samochodu ciężarowego. Są to samochody, które mogą być łatwo użyte tak dla przewożenia towarów, jak i dla celów turystyki: przeznaczone są również do pracy u właścicieli folwarków, ogrodników i drobnych kupców. Ciekawe są pod tym względem maszyny Mathis i Peugeot, moc których waha się od 5—10 H.P., nośność zaś od 250—1000 kg.

Z zasadniczych ulepszeń konstrukcyjnych możemy wymienić następujące: zaopatrzenie samochodów ciężarowych w pneumatyki, stosowanie napędu kardanowego, hamulców na cztery koła i servo-hamulców, oraz stosowanie gazogeneratorów, czyli przyrządów wytwarzających gaz, który porusza samochód zamiast benzyny.

Próby zamiany masywów na pneumatyki były czynione już dawno, lecz na przeszkodzie ku temu stały z jednej strony niedokładność wyrobu gum, z drugiej zaś brak gum o dużych wymiarach. Obecnie zaś kiedy gumy są udoskonalone, a na rynku pojawiły się balony, większa część konstruktorów zaczeła stosować pneumatyki nie tylko na $1^1/_2$ tonowych, lecz i na 5 tonowych samochodach.

Zalety pneumatyków są znane: pochłaniają one wstrząsy, a tem samem oszczędzają resory, mechanizmy napędowe i wogóle całe podwozie samochodu. Prócz tego współczynnik spojenia pneumatyków z ziemią jest znacznie większy aniżeli masywów, co umożliwia stosowanie większej szybkości i pozwala na szybsze zahamowanie. Z francuskich firm stosujących pneumatyki na 5 tonowych samochodach wymienimy: Renault, Delahaye, Panhard-Levasor ($4^1/_2$ t.) i Aries (4t.).

Napęd kardanowy ma tę zaletę, iż może być umieszczony w zamkniętym karterze, przez co staje się izolowanym od błota i kurzu, jest łatwiej dostępnym do smarowania, oraz praca kardanu jest mniej hałaśliwa, aniżeli łańcuchów. Wady napędu łańcuchowego z utrudnionem smarowaniem łańcuchów i ich stałem rozciąganiem a nawet pękaniem, są dobrze znane naszym szoferom, wobec czego nie będziemy ich wyliczać tu szczegółowo. Obecnie napęd łańcuchowy stosuje jedynie firma Aries i Berliet przyczem ta ostatnia tylko na starych modelach.

Hamulce na 4 koła są stosowane na wszystkich samochodach ciężarowych bez różnicy nośności (od 500 kg. do 5 ton). Zarówno szybkość jak i moc hamowania dla danego typu samochodu ciężarowego zależy od stopnia doskonałości mechanizmu hamującego i powierzchni gum znajdujących się w styczności z ziemią jak i szybkość posuwania się maszyny w chwili hamowania.

Wobec powyższego konstruktorzy zwrócili przedewszystkiem uwagę na zwiększenie powierzchni gumy, ażeby móc zastosować hamulce na przednie koła, które następnie zostały wprowadzone. Same hamulce nie różnią się żadnemi osobliwościami konstrukcyjnemi. Są to zwykłe hamulce stosowane przez wszystkie firmy.

Co się tyczy konstrukcji gazogeneratorów, różnią się one od dawnych tem, iż mogą być łatwo zastosowane do wszystkich samochodów każdej marki jak również i do traktorów. Paliwo używane przez gazogeneratory pozostało dawne: drzewo, węgiel drzewny lub koks.

Pośród samochodów niemieckich marek daje się zauważyć ogólną tendencją do stosowania 6 cylindrowych silników nawet przez te firmy, które stale stosowały dotąd silniki 4 cylindrowe. Ogólnem dążeniem niemieckich fabryk jest powiększenie mocy silnika do tego stopnia, ażeby na wzniesieniach lub jeździe po mieście nie przełączać ciągle szybkości, a mieć w rezerwie odpowiednią moc silnika. Wobec tego na wszystkich prawie maszynach moc silnika została powiększona (nie mniej 70 HP.). Odnośne stosowania na samochodach ciężarowych silników Disela, na pierwszem miejscu znajduje się, jak dawniej, firma M. A. N. (Maschinenfabrik — Augsburg — Nürnberg) aczkolwiek w ostatnich czasach silniki te zaczęła budować fabryka Daimler-Benz i lotnicza fabryka Junkers.

Hamulec jak i w maszynach francuskich na 4 koła, przyczem bardzo rozpowszechniony

jest hamulec systemu Knorr, w którym siłę aktywną stanowi powietrze; stosują go wszystkie większe firmy.

Obecnie przeprowadzane są próby zastosowania hamulców elektrycznych, działających za pomocą prądu od dynamo, poruszanego silnikiem. Wytwarzany prąd działa na hamulce wszystkich czterech kół.

Co się tyczy karburacji spotykamy zastosowanie suchych filtrów dla powietrza, które jeszcze przed kilku laty były stosowane wyłącznie do samochodów osobowych.

W. F.

Karburator „Griffon".

Ze względu na szerokie rozpowszechnienie karburatorów Griffon stosowanych na samochodach wszelkiego rodzaju, oraz na samochodach poruszanych za pomocą gazogeneratorów, podajemy opis tychże umieszczonych w jednem z pism zagranicznych.

Działanie karburatorów wogóle polega jak wiadomo, na rozpryskiwnniu paliwa pod działaniem powietrza przedostającego się do komory rozpylającej w tem miejscu, gdzie dostaje się do niej benzyna z komory pływakowej. Dopływ benzyny jest osnuty na różnicach w ciśnieniu w komorze pływakowej z jednej strony i w przestrzeni otaczającej otwór rozpylacza z drugiej. Ponieważ przy różnych warunkach pracy silnika prąd powietrza jest różny, wobec tego i mieszankę otrzymujemy różną; nazywamy ją „bogatą", jeśli znajduje się w niej wiele benzyny, która nie jest w stanie spalić się bałkowicie lub też „uboga", jeśli posiada zadużo powietrza.

Celem otrzymania jednolitej, uregulowanej mieszanki w różnych systemach karburatorów stosuje się dwa typy regulatorów, opartych lub na dodawaniu powietrza, zmniejszającego różnicę ciśnienia, a więc i podanie paliwa w wypadkach gdy silnik pracuje na dużych obrotach, lub też na zatrzymaniu, względnie hamowaniu dopływu paliwa. Regulacja karburatora Griffon oparta jest na innych zasadach, gdyż w tym wypadku automatycznie lub dowolnie zmniejsza się ciśnienie w komorach pływakowej i rozpylającej, zawdzięczając połączeniu urządzonemu pomiędzy komorami. Kwestja otrzymania jednolitej mieszanki rozstrzygnięta również odmiennie, co zobaczymy niżej. Karburatory te posiadają kilka typów: rozpatrzymy tu tylko dwa jako najciekawsze.

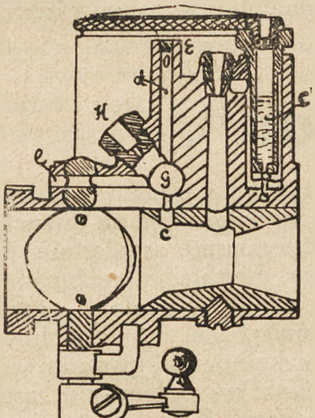
Typ E. H. pozwala na otrzymanie dwóch rodzajów mieszanki: bogatej dla całkowitej mocy i oszorzędnej jeśli od silnika nie wymaga się dużej mocy. W karburatorze tego typu komora pływakowa połączona z kanałem (d) prowadzącym do komory (G), w której kończy się kanał (c) wyborowany w ściance karburatora i komory rozpyłającej. Komora (G) również połączona otworem kalibrowanym wykonanym w specjalnym korku (H) z atmosferą. Jeśli kierowca chce otrzymać od silnika maximum jego wydajności, mieszanka powinna być bogatszą.

dlatego też zanim naciśnie pedał akceleratora do końca specjalny kurek umieszczony na jednym z końców przepustnicy otwiera kanał (e) łączący komorę (g) z atmosferą. Z chwilą gdy przepustnica będzie otwarta całkowicie ciśnienie atmosferyczne zaczyna zwiększać się w komorze (g) i rozpylacz podaje wówczas najwięcej paliwa. Wchodzące przez kanał (e) powietrze przechodzi do komory rozpylającej i w danym wypadku odgrywa rolę dodatkowego powietrza.

Rozpylanie mieszanki odbywa się następująco: benzyna wchodzi do rozpylacza (c') przez kalibrowany otwór znajdujący się w jego dolnej części i rozpyla się za pomocą powietrza postępującego z góry.

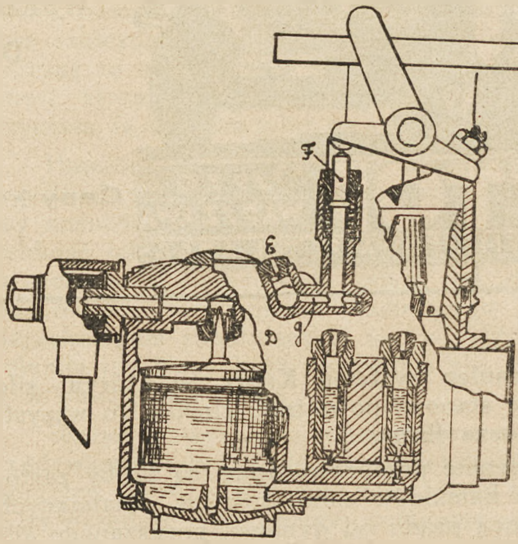
Mieszanka ta podlega ponownemu rozpylaniu powietrzem, wchodzącem przez kalibrowany otwór (E) i ostatecznie rozpyla się przy przejściu jej przez komorę rozpylającą, przyczem teraz już rozpyla ją powietrze wchodzące bezpośrednio z atmosfery.

Rozpylacz dodatkowy znajduje się obok głównego, przyczem obydwa mogą być wyjmowane bez użycia narzędzi.



Rys. 1.

W drugim typie E. V (rys. 2) bogatą mieszankę otrzymuje się przy całkowitem otwarciu przepustnicy co trwa zazwyczaj b. niedługo i zdarza się stosunkowo rzadko. W typie tym jak i w podrzednio opisanym rozpylacz połączony z komorą pływakową kanałem (g), komora (D) połączona z atmosferą za pomocą korka (E) z kalibrowanym otworem. W wypadkach, gdy kierowca chce otrzymać największą moc silnika, co odpowiada całkowitemu naciśnieniu pedała akceleratora, wówczas zaczyna pracować zawór (F), który może częściowo lub całkowicie zamknąć kanał (g), łączący rozpylacz z komorą pływakową. W tym właśnie momencie ta ostatnia znajduje się pod ciśnieniem atmosferycznem i podawaniem benzyny rozpylaczem jest największe. Zasadniczo karburator tego typu podobny jest do poprzednio opisanego i różni się jedynie samem wprowadzeniem go w ruch: w karburatorze typu EH. komora roz-



Rys. 2.

pylacza w chwili całkowitego otwarcia przepustnicy łączy się z atmosferą, co umożliwia dostęp powietrza, w karburatorze zaś typu EV. kanał jest zamknięty i tem samem uniemożliwia dostęp dodatkowego powietrza. Pozostałe dwa typy karburatorów: jeden dla maszyn sportowych i drugi dla samochodów poruszanych gazem, jako mniej ciekawe nie rozpatrujemy.

Nowoczesne sposoby mycia samochodu.

Systematyczne czyszczenie i mycie samochodów i autobusów, zwłaszcza o porze wilgotnej i dżdżystej, jest to rzeczą b. ważną ze względu na konserwację i zapewnienie dalszej zdolności maszyny do pracy. Kwestja ta nabiera tem większego znaczenia jeśli chodzi o masową eksploatację maszyn ogólnego użytku, np. autobusów, taksówek i t. p., praca których jest nadzwyczaj intensywną i nieuzależnioną ani od stanu pogody, ani też pory roku. W tym wypadku tystematyczne i staranne czyszczenie maszyny nie tylko wpływa na jej długie „życie", lecz przyczynia się do lepszego zarobku maszyny, gdyż estetyczny i czysto utrzymany autobus czy taksówka ma, oczywiście, większe wzięcie, aniżeli niedbale utrzymana maszyna.

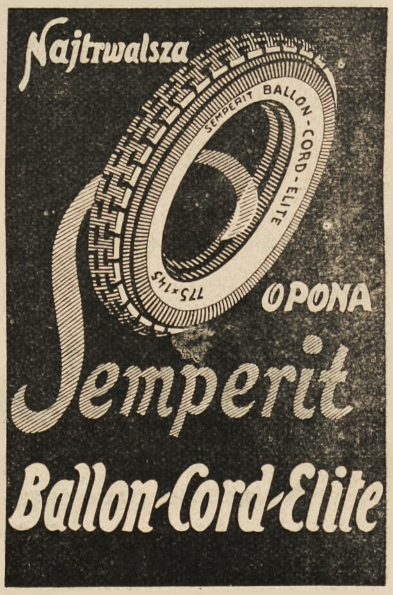
U nas, niestety, mycie samochodów odbvwa się jeszcze domowym sposobem za pomocą kubła z wodą i szmaty, w najlepszym zaś wypadku posługując się hydrantem i skórką zamszową; siedzenie i oparcia czyścimy szczotkami. Zabiera to zbyt dużo czasu i nie osiąga tych rezultatów, jakie otrzymaliśmy przy czyszczeniu samochodów nowoczesnemi sposobami stosowanemi w garażach zagranicą, z którem artykułem mamy zamiar zapoznać naszych Czytelników.

Garaże amerykańskiego towarzystwa autobusowego „Wisconsin Motor Bus Lines" (Lines) posiadają dwie specjalne komory umieszczone jedna przy drugiej, przeznaczone wyłącznie do mycia autobusów. Wymiar komór wynosi 88,2 mtr.^{2}, wysokość zaś obliczona na przejście największego dwupiętrowego autobusu. Komory te urządzone są w przedniej części garażu tak, iż autobusy zajeżdżając do garażu, siłą rzeczy, muszą przejść najpierw przez te „umywalki", następnie zaś przez pomieszczenia przeznaczone dla oględzin i smarowania maszyn i dopiero potem wchodzą do właściwych boksów.

Każda komora ogrodzona z boków poręczami, pod któremi przechodzą kanały szerokości 250 mm. i głębokości 100 mm., przemoczone do ściekania wody.

Wchodząc do komory samochód obmywa się ze wszystkich stron prysznicami ze specjalnych rur o średnicy od 58 do 75 mm. Każda komora oświetlona 16 stuwatowemi żarówkami.

Boczne podłużne rurki prysznice umieszczone są jedna nad drugą w trzy rzędy z każdej strony: pierwsze dwie na wysokości 375 mm. dwie drugie na wysokości 750 mm. i dwie trzecie 2.100 mm, od podłogi komory. Górny poprzeczny prysznic znajduje się na wysokości 4.500 mm. każda z tych siedmiu rurek może pracować samodzielnie. Otwory do wyrzucania wody z rurek ulokowane są na całej ich długości w odstępach 25 mm. Z dwóch par dolnych rospryskiwaczy woda jast wyrzucana w górę pod kątem 30^0; z trzeciego zaś rzędu rurek prawie pionowo. Otwory górnego prysznica są tak urządzone, iż wyrzucana z nich woda dostaje się na dach maszyny pod jednakowym kątem jak w prawo tak i w lewo od środka dachu. Jednocześnie z myciem przeciera się maszynę specjalną okrągłą szczotką o średnicy 200 mm., umocowaną na rurowej rączce o długości 1.350 mm. Przez tę rączkę połączoną swym drugim końcem z gumowym giętkim hydrantem, spływa również woda, która zmywa szczotką i tem samem służy do lepszego oczyszczania tych części maszyny, do których wskutek jakichkolwiek bądź przyczyn utrudniony jest dostęp wody z pryszniców.



Po ukończeniu zmywania i przetarciu zewnętrznych części maszyny szczotką usuwa się za pomocą gąbki wodę pozostającą na dachu i we wgłębieniach, poczem dach i boki maszyny nieco obsychają, okna zaś wyciera się do sucha. Mycie maszyny opisanym sposobem w normalnych warunkach trwa zaledwie trzy minuty i uskutecznia się przez jedną osobę.

Dla oczyszczenia części maszyny bardziej narażonych na zabłocenie (poszczególne części podwozia, spód błotników nad kołami) stosowane są specjalne przyrządy działające ściśnionem powietrzem za pomocą kompresora wprowodzonego w ruch energją elektryczną.

Podane sposoby mają szerokie zastosowanie w garażach całego szeregu większych przedsiębiorstw samochodowych. Niektóre z nich posuwają się w tym kierunku jeszcze dalej. Naprzykład towarzystwo eksploatacji miejskiej koleji w Detroit utrzymujące cały szereg linij autobusowych, posiada w swych warsztatach naprawkowych specjalne komory dla oczyszczania poszczególnych części autobusów benzyną i strumieniem ściśnjonego powietrza połączonego z parą. Tego rodzaju komora posiada prostokątny metalowy szkielet pokryty blachą żelazną z odrzucaną ścianką przednią, jak w zwykłym kuchennym piecyku. Wykorzystana w tej komorze benzyna ścieka do bocznej ścianki, skąd po ukończonej pracy może być usunięta przez specjalny kurek spustowy.

Poszczególne części maszyny przeznaczone do oczyszczania w tej komorze są przecierane pierwotnie twardą szczotką maczaną w benzynie celem usunięcia z nich smarów i błota. Następnie skierowuje się na nie prąd ściśnionego powietrza zmieszanego z parą w stosunku wymaganym w każdym poszczególnym wypadku. Powstająca w komorze para usuwa się za pomocą przewietrznika umieszczonego w jej tylnej ściance.

W górnej części komory znajduje się silna lampka elektryczna, zabezpieczona przed gorącem grubym szklanym kołpakiem.

Dla oczyszczenia wewnętrznych urządzeń autobusu używane są również najrozmaitrze sposoby. Spółka autobusowa: „People's Motor Bus Company" w Ameryce stosuje w tym celu elektryczny odkurzacz, umożliwiający oczyszczanie jednocześnie sześciu maszyn. Komora ssąca (wakuum) tego odkurzacza połączona kilkoma rurkami gumowemi długości 7,6 mtr. każda z zasysającemi kurz końcówkami, znajduje się na małym półciężarowym samochodzie, który zdąża obsłużyć przez noc dwa duże garaże z sześciu posiadanych przez wspomniane towarzystwo. Tym sposobem urządzenie wewnętrzne każdej maszyny jest czyszczone regularnie co trzeci dzień.

Nie trzeba dodawać, iż czyszczenie za pomocą odkurzacza jest skuteczniejsze i odbywa się szybciej, aniżeli czyszczenie szczotkami. W ciągu jednej nocy odkurzacz stosowany przez wspomniane towarzystwo oczyszcza 58 dużych autobusów przy obsłudze składającej się z 6 osób.

W. F.

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

Doroczne Walne Zgromadzenie Członków Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych odbędzie się dnia 29 kwietnia 1929 r. o godzinie 6 wiecz. w piarwszym terminie, lub o godzinie 7. wiecz w drugim terminie bez względu na ilość członków, w lokalu T-wo Rozwój przy ulicy Żórawiej 2 — z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie i wybór przewodniczącego zebrania.

2) Odczytanie protokułu z poprzedniego naszego zebrania.

3) Sprawozdanie z rocznej działalności Zarządu.

4) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.

5) Wybór $^1/_3$ nowych członków Zarządu.

6) Wolne wnioski.

Z Zarządu.

W myśl art. IX statutu Związku (statut Związku ogłoszony został w Ruchu Samochodowym w № 22/23 z dn. 1-XII 1928 r.) co rok ustępuje trzecia część członków Zarządu, przyczem w pierwszych dwóch latach przez losowanie, a w następnych, z kolei starszeństwa wyborów, na ich miejsce Walne Zgromadzenie wybiera nowych członków Zarządu. Ustępujący może być wybrany ponownie.

Na mocy powyższego na ostatniem zebraniu Zarządu Związku — drogą losowania ustępują z Zarządu pp. Karol Weykum—vice-prezes Związku, Stanisław Marasek—skarbnik i Bolesław Zieliński—członek Zarządu. Jednocześnie ustalono listę kandydatów na miejsce ustępujących członków Zarządu.

1) p. Karol Weykum
2) p. Stanisław Marasek
3) p. Bolesław Zieliński
4) p. Antoni Gołębiowski
5) p. Szymon Optułowicz
6) p. Marjan Burkacki

Rejestracja dorożek samochodowych.

Od dnia 26 kwietnia 1929 r. Ruch Kołowy Urzędu przemysłowego Magistratu m. st. Warszawy przystępuje do rejestracji dorożek samochodowych na rok 1929, t. j. do przyjmowania opłaty za lustrację w wysokości zł. 20 w następującym porządku:

	Od 9 godz. do 13				i	od 17 godż. do 21.			
26 kwietnia	od Nr.	1	do Nr.	300	od Nr.	301	do Nr.	600
27 „	„ „	600	„ „	900	„ „	901	„ „	1200
29 „	„ „	1201	„ „	1500	„ „	1501	„ „	1800
30 „	„ „	1801	„ „	2100	„ „	2101	„ „	2400

Celem uniknięcia straty czasu należy zgłaszać się do Sekretarjatu Związku, który dla członków Związku będzie przeprowadzał wymienioną rejestrację.

Przegląd dorożek samochodowych (lustracja)

Magistrat miasta st. Warszawy wzywa p właścicieli dorożek samochodowych do przedstawienia swych pojazdów, kursujących w Warszawie, do dorocznego przeglądu.

Przegląd pojazdów
odbywać się będzie codziennie, oprócz niedziel i świąt, od godz. 9 do 13 w Al. 3 Maja wzdłuż wiaduktu mostu ks. Józefa Poniatowskiego (od ul. Smolnej do ul. Solec) w porządku następującym:

Dorożki samochodowe:

od Nr.	1	do Nr.	200	od dn.	29 kwietnia	do dn.	4 maja	1929 r.
„ „	201	„ „	400	„ „	6 maja	do dn.	11 maja	„
„ „	401	„ „	600	„ „	13 „	„ „	18 „	„
„ „	601	„ „	800	„ „	21 „	„ „	25 „	„
„ „	801	„ „	1000	„ „	27 „	„ „	1 czerwca	„
„ „	1001	„ „	1200	„ „	3 czerw. „	„	8 „	„
„ „	1201	„ „	1400	„ „	10 „	„ „	15 „	„
„ „	1401	„ „	1600	„ „	17 „	„ „	22 „	„
„ „	1601	„ „	1800	„ „	24 „	„ „	28 „	„
„ „	1801	„ „	2000	„ „	1 lipca „	„	6 lipca	„
„ „	2001	„ „	2200	„ „	8 „	„ „	13 „	„
„ „	2201	„ „	2400	„ „	15 „	„ „	20 „	„
„ „	2401	wzwyż		„ „	22 „	„ „	27 „	„

Dorożki samochodowe powinny być polakierowane na kolor ciemno-granatowy, koła — na kolor brązowy, obicie wewnątrz — utrzymane w jednym ciemnym kolorze, mieć — wyraźne numery boczne wysokości 10 cm. szerokości 12 mm., a na latarniach przednich—6 cm. × 10 mm. (cyfry arabskie, drukowane, niefantazyjne). Boczne numery powinny być okolone obwódką grubości 5 mm.; obwódka zaś musi mieć 20 cm. średnicy. Numery muszą być w kolorach, boczne i obwódka — białe, a na latarniach — czarne. Wewnątrz, naprzeciw głównego siedzenia, muszą być przymocowane taryfa i znak metalowy z numerem dorożki. Szkło w latarniach z lewej strony — matowe, z prawej — zwykłe. Licznik winien być umieszczony z prawej strony karoserji i wystawać ponad nią tak, aby był całkowicie widoczny. Po obu stronach dorożki, na drzwiczkach, nad numerem bocznym powinien być napis w kolorze niebieskim „Taryfa 50 gr. klm." lub w kolorze czerwonym „Taryfa 60 gr. klm." Chorągiewka przy liczniku, zależnie od wysokości taryfy, powinna mieć *rączkę i tło* niebieskie, lub czerwone, a na tle napis „wolny" wykonany białemi literami.

Pojazdy, nie odpowiadające powyższym wymaganiom, oraz nie posiadające właściwych dowodów rejestracyjnych i kwitów z opłat za zużycie bruków na rok 1929, jak również pojazdy, których powożący nie będą posiadać przy sobie prawa jazdy i kompletnego ubioru (letni i zimowy) utrzymanego w należytym porządku, nie będą przyjęte przez Komisję Przeglądową.

Podane wyżej terminy przeglądu pojazdów są ostateczne i nie ulegną zmianom. Wozy nie przedstawione w powyższych terminach na komisję nie będą miały prawa kursowania po mieście.

Uwaga: Samochody-dorożki które były już w roku bieżącym na przeglądzie i otrzymały znak miejski (klejmo) na rok 1929 — do ponownego przeglądu nie są obowiązane stanąć.

Ze względu na przewidywany w bieżącym roku większy zjazd przyjezdnych do stolicy z powodu Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu pożądane jest, aby właściciele dorożek samochodowych doprowadzili wygląd zewnętrzny swych pojazdów do należytego porządku, w jak najkrótszym czasie, aby Warszawa nie potrzebowała wstydzić się wyglądem swych dorożek i jak nauczyło nas doświadczenie, że największą frekwencją cieszą się te samochody, które posiadają estetyczny zewnętrzny wygląd.

Przegląd pojazdów rozpocznie się już od dn. 24 kwietnia r.b. wobec czego można przedstawiać dorożki na komisję nie czekając ostatecznego terminu.

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW.

Z ŁODZI.

Sprawozdanie z ogólnego zebrania odbytego w dniu 12 kwietnia r. b. w lokalu przy ul. Andrzeja 34.

Sprawozdanie z ogólnego zebrania odbytego w dniu 12 kwietnia r. b. w lokalu przy ul. Andrzeja 34.

Na porządku dziennym były sprawy:

Punkt 1. Płaca i praca szoferów na taksówkach.

Punkt 2. Sprawozdanie Zarządu z konf. w Magistracie w sprawie podwyżki taryfy.

Punkt 3. Walne wnioski.

W punkcie 1: prezes Stow p. Wł. Fliss odczytał list związku szoferów zapoznając obecnych z wysuniętymi żądaniami w takowym, gdzie między innemi szoferzy żądają zł. 1.80 za godzinę, dla pomocnika 45 gr. za godzinę. Żądania te jako zbyt wygórowane zostały odrzucone przyczem zebranie nie zgodziło się na przydział każdemu szoferowi t. zw. pomocnika, gdyż jest to w pierwszym rzędzie wzbronione policyjnie i zdaniem właścicieli samochodów taki pomocnik szofera jest zbyteczny. Natomiast został przyjęty następujący wniosek podany ze strony Zarządu Stowarzyszenia opracowany na posiedzeniu Zarządu w następującej treści: wynagrodzenie szoferów odbywać się będzie w procentach a mianowicie: od nowej maszyny 20% (przyjmując nową maszynę do roku czasu) od starej 25% od zbiorów brutto, a w wypadku jeżeli szofer nie może wyjechać na miasto z przyczyn od niego niezależnych t. zw. remontuje maszynę i przy robocie tej zatrudniony był dłużej niż tydzień czasu otrzyma jako wynagrodzenie przeciętną tygodniówkę od zbiorów brutto ostatnich 4-ech tygodni po obliczeniu 25% i zastosować 2 zmiany na dobę po 12 godzin.

W punkcie 2: Sekretarz Stow. p. J. Przytocki na wstępie odczytał pierwsze pismo stow. wystosowane do Magistratu zaznajamiając obecnych z treścią pisma w którym podane były warunki podwyżki taryfy a mianowicie: ujednostajnić taryfy przejazdowe na wszystkich taksówkach w wysokości za pierwsze 500 m. zł. 1.20, za dalsze 250 m. 20 gr. wspomniana taryfa dotyczy normalnego kursu dziennego od godz. 6-ej rano do 23-ej, nocna taryfa jest wyższa o 50%.

Następnie p. Przytocki odczytał nadesłane taryfy z innych miast porównywając z taryfą w Łodzi która jest niższa jak w innych miastach pomimo że bruki w tych miastach są bez porównania lepsze jak w Łodzi.

Wkońcu przystąpił do zapoznania obecnych z kalkulacją kosztu przejechania 1 kilometra złożoną w Magistracie z której wynika że koszt ten wynosi gr. 91,2 od jednego kilometra.

Zdając obszerne sprawozdanie z konferencji w Magistracie odbytej 5 kwietnia r. b. nadmienił że podwyżki dotychczas nie uzyskaliśmy ponieważ sprawa nie nadaje się do tak szybkiego załatwienia jak nadmienił p. wice prezydent Rapalski pomimo że przyznał słusznie wysuniętym prócz nas żądaniom, przyczem zaznaczył że Magistrat ją jeszcze dobrze przejrzy i wówczas da odpowiedź Zarządowi Stowarzyszenia. W wypadku zaś gdyby sprawa podwyżki ze strony Magistratu została potraktowana nieprzychylnie, ze strony Zarządu wpłynął wniosek aby wszyscy właściciele przystąpili do ogólnego protestu.

Po dłuższej dyskusji ogólne zebranie uchwaliło jednogłośnie na wypadek odmownej odpowiedzi Magistratu poprzeć wniosek Zarządu i przystąpić do ogólnego protestu. Wotum zaufania w powyższej sprawie pozostawiło Zarządowi Stowarzyszenia.

W punkcie 3: w wolnych wnioskach powzięto następujące uchwały: znieść jazdy od umowy, zabronić szoferom jazdy z podniesionemi chorągiewkami, jeżeli w samochodzie znajduje się choćby jedna osoba bez względu na to w jakim charakterze i zwrócić się w tej sprawie do p. komendanta P. P. na m. Łódź z prośbą o wydanie instrukcji podwładnym organom, aby zwrócili uwagę na szoferów by nie jeździli z podniesionemi chorągiewkami w wypadkach wspomnianych.

W końcu p. Przytocki poinformował zebranych że w celu obrony właścicieli dorożek samochodowych przed niesumiennymi pracownikami Stowarzyszenie Właść. Sam. zarob. m. Łodzi i wojew. Łódzk zaprowadziło w sekretarjacie t. zw. „książkę informacyjną o charakterze szofera" gdzie każdy właściciel na skutek dopuszczenia się przez szofera jakiegoś przekroczenia będzie mógł złożyć odpowiednie zażalenie, które zostanie wciągnięte do powyższej książki. Następnie apeluje do wszystkich aby czynnie przychylili się do powyższego i wszystkie przekroczenia ze strony szoferów na niekorzyść właścicieli składali w formie zażaleń do Sekretarjatu Stowarzyszenia.

Ogólne zebranie przyjęło powyższe do wiadomości.

Związek Właścicieli Dorożek

BILANS na dzień 1-go

		zł	gr	zł	gr	zł	gr
	STAN CZYNNY (aktywa).						
1	Kasa pozostałość na dn. 1/IV 1929 r.			254	43		
2	Pocztowa Kasa Oszczędności			735	01		
3	Ruchomości			1162	—		
4	Dłużnicy:						
	a) p. kap. Sawczyk			93	39	2244	83
	Ogółem					2244	83

Rachunek Strat i Zysków na czas od dn. 1-go

		zł	gr	zł	gr	zł	gr
1	Pensje pracowników			6404	13		
2	Honorarja Radcy Prawnego i Adw.			774	30		
3	Koszty Ogólne:						
	a) znaczki pocztowe i depesze	74	10				
	b) telefon	358	12				
	c) prenumerata pism	74	85				
	d) materjał piśmienne.	233	37				
	e) opał	141	10				
	f) znaczki stemplowe.	92	46				
	g) składki Kasy Chorych	177	26				
	h) przejazdy	742	90				
	i) komorne	1947	—				
	j) różne	269	46	4110	62		
4	Wydawnictwo „Ruch Samochodowy".			3047	98		
5	Ruchomości, amortyzacja 10%			129	75		
6	Urządzenia Zebrań			493	—		
7	Reprezentacja, wydatki Zarządu			146	40	15107	18
8	Nadwyżka bilansowa na 1/4 1929 r.					1209	07
	Ogółem					16315	25

SPORZĄDZIŁ:

(—) J. Gorell.

Samochodowych w Warszawie.

Kwietnia 1929 roku.

	STAN BIERNY (passywa).						
1	Nadwyżka bilansowa na 1/1 1928 r.			1035	76		
2	„ „ „ 1/4 1929 r.			1209	07	2244	83
	Ogółem					2244	83

kwietnia 1928 r. do dn. 31-go marca 1929 r.

1	Składki członkowskie			12933	—		
2	Wpisowe			1875	—		
3	Dochody niestałe:						
	a) reklamy wyw. w lokalu Związku	395	—				
	b) wykup patentów	865	20				
	c) załatwienie spraw	246	25	1506	45		
4	Spisane saldo wierzycieli				80	16315	25
	Ogółem					16315	25

SKARBNIK:
(—) S. Marasek

PREZES:
(—) R. Szczepkowski

KOMISJA REWIZYJNA:
(—) St. Mokrzycki
(—) A. Rybaczuk
(—) A. Gołębiowski

Licznik „Argo" z oświetloną chorągiewką.

Od niedawna ukazał się na rynku nowy model licznika „ARGO", będący najwyższym wyrazem komfortu i praktycznego zastosowania. Dzięki wprowadzeniu oświetlonej chorągiewki rozpoznać można z odległości setek metrów, czy dana taksówka jest wolna, czy też zajęta. Przy opuszczeniu chorągiewki zapala się patentowana lampka „ARGO", która oświetla przednią tarczę licznika tak, że pasażer i szofer z łatwością mogą odczytać opłatę na liczniku za przejechany dystans.

Czerwone i niebieskie (zależnie od taryfy Zł. 0.50, czy Zł. 0.60) szyldziki „Wolny" przy oświetlonych chorągiewkach składają się z kolorowych tabliczek z celuloidu, pomiędzy któremi umocowana jest specjalna żarówka, tak, że wyraźnie widać zdaleka zarówno czerwone i niebieskie tło, jak i biały napis „Wolny". Tabliczki są szczelnie ze sobą spojone tak, że zmiany atmosferyczne nie mają żadnego wpływu na instalację elektryczną. Przy opuszczeniu chorągiewki oświetlona chorągiewka gaśnie i jednocześnie automatycznie zapala się wszechstronnie znana i wypróbowana patentowana lampka „ARGO", która oświetla przednią tarczę licznika skoncentrowanem światłem.

Jeżeli — prócz wyżej wymienionych zalet weźmiemy na uwagę jeszcze to, że licznik „ARGO" posiada najdokładniejszą kontrolę kursów do 9999 i kilometrów dziennej i nocnej taksy oraz działa zarówno przy jeździe samochodu naprzód, jak i wstecz (co w innych licznikach przy dłuższej eksploatacji taksówki daje w sumie tysiące kilometrów przez pasażerów niezapłaconych), to stanie się jasne, iż najdokładniejszym i najdoskonalszym taksometrem jest licznik „ARGO".

PREMJA

Rozwiązanie tajemnicy z poprzedniego numeru:

Na okładce 3 w ogłoszeniu Unic została pomieszczona tajemnica premji, a mianowicie: kto otrzymał numer z odwróconą kliszą Unica, niech się zgłosi do Redakcji po odbiór premji.

W tym numerze również znajduje się premja.

PRENUMERATA:

Rocznie	12 zł.
Półrocznie	7 zł.
Kwartalnie	3 zł. 50 gr.

CENA OGŁOSZEŃ:

1/1 str. zł. 200, 1/2 str. 110, 1/4 str. . zł. 65, 1/8 str. 40.
Okładki 10 % drożej. 1 str. okł. 300.
Fotografje i klisze na kosz klijenta.

Redaktor: **Karol Weykum.** Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych**

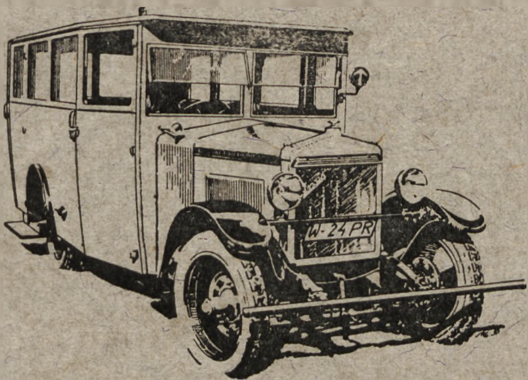
SAMOCHODY

ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH

„URSUS“

SPÓŁKA AKCYJNA

Całkowicie wykonane w kraju.



ZARZĄD:
Warszawa, Skierniewicka 27—29
tel. 171-06, 11-84.

FABRYKA:
Czechowice pod Warszawą.



IDEALNE NA ZŁE DROGI.
OSZCZĘDNE i TRWAŁE.
PRZYSTĘPNE W CENIE.
DOGODNE WARUNKI SPŁATY.

Kosztorysy wysyłamy na żądanie. Kosztorysy wysyłamy na żądanie.

Druk. i Introl. W. Stanowski i S-ka. Tel. 404-04.